

TUGAS AKHIR

**PERANAN ALAT TRANSPORTASI PENGANGKUTAN TANDAN BUAH
SEGAR (TBS) PADA PT. SEKAR BUMI ALAM LESTARI KABUPATEN
KAMPAR PROVINSI RIAU**



UIN SUSKA RIAU

OLEH:

ANIK RAHAYU
NIM : 01072203330

**JURUSAN MANAJEMEN PERUSAHAAN
FAKULTAS EKONOMI DAN ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
SULTAN SYARIF KASIM RIAU
PEKANBARU
2013**

LEMBAR PERSETUJUAN

NAMA : ANIK RAHAYU
NIM : 01072203330
JURUSAN : D3 MANAJEMEN PERUSAHAAN
**JUDUL : PERANAN ALAT TRANSPORTASI PENGANGKUTAN TANDAN BUAH
SEGAR (TBS) PADA PT. SEKAR BUMI ALAM LESTARI KABUPATEN
KAMPAR**

Setelah kami teliti dan memberikan bimbingan sebagaimana mestinya, maka kami berpendapat bahwa laporan ini sudah dapat disetujui: 02 November 2013

Pembimbing

Meri Sandora, SE.,MM
NIP. 19790505200710 2 001

Mengetahui

Dekan

Ketua Jurusan

Dr. Mahendra Romus, SP.,M.Ec

NIP. 19711119 200501 1 004

Riki Hanri Malau, SE.,MM

NIP. 19710124 200701 1 020

LEMBAR PENGESAHAN TUGAS AKHIR

NAMA : ANIK RAHAYU
NIM : 01072203330
JURUSAN : D3 MANAJEMEN PERUSAHAAN
**JUDUL : PERANAN ALAT TRANSPORTASI PENGANGKUTAN TANDAN BUAH
SEGAR (TBS) PADA PT. SEKAR BUMI ALAM LESTARI KABUPATEN
KAMPAR**

Pekanbaru, 02 November 2013

Pantia

Ketua

Sekretaris

Dr. Alpizar, M.Si

NIP. 19640625 199203 1 004

Ratna Dewi, S.Sos

NIP. 19811030 200710 2 004

Penguji

Penguji I

Penguji II

Nurlasera, SE.,M.Si

NIP. 19730601 2007 10 2003

Putriana, SE.,MM

NIP. 19691120 200701 2 023

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirabbil‘ Alamin.

Syukur Alhamdulillah penulis ucapkan kehadiran Allah SWT, atas rahmat dan karunia-Nya telah memberikan kesehatan rohani dan jasmani sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan praktek lapangan ini dengan judul “**PERANAN ALAT TRANSPORTASI PENGANGKUTAN BUAH SAWIT PADA PT. SEKAR BUMI ALAM LESTARI**” yang merupakan salah satu syarat untuk mendapatkan gelar AHLI MADYA pada jurusan Diploma III (Tiga) Fakultas Ekonomi dan Ilmu Sosial UIN SUSKA RIAU.

Shalawat dan salam penulis sampaikan kepada junjungan Nabi Besar Muhammad SAW, dengan ucapan Allahhumma Sholialla Muhammad waalla muhammad.

Penulisan laporan ini juga tidak terlepas dari bimbingan Bapak dan Ibu dosen, serta semua pihak yang membantu penyusunan laporan ini. Dan tidak lupa pula penulis ucapkan rasa terimakasih kepada

1. Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya kepada penulis, sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan praktek kerja lapangan dengan baik.
2. Orang tua yang selalu memberi dukungan dan seluruh keluarga besar penulis yang telah memberikan do’a dan kasih sayangnya sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan ini.

3. Ketua jurusan Manajemen Perusahaan Diploma III (Tiga) Bapak Riki Hanri Malau SE, MM, selaku program Diploma III (Tiga) Fakultas Ekonomi dan Ilmu Sosial UIN SUSKA RIAU.
4. Kepada Bapak M. Rachmadi, SE, MM, selaku pembimbing penulis.
5. Kepada Ibu Ratna Dewi, S.Sos, selaku sekretaris Diploma III Manajemen Perusahaan.
6. Kepada Bapak dan Ibu dosen yang mengajar di Fakultas Ekonomi.
7. Kepada Bapak Pimpinan di PT. Sekar Bumi Alam Lestari yang memberi motivasi serta Ilmu pengetahuan di Dunia kerja kepada penulis.
8. Buat orang-orang yang selalu ada untuk membantu penulis dalam menyelesaikan laporan ini. Terimakasih atas bantuan dan memberikan semangat kepada penulis.

Penulis sangat menyadari bahwa laporan ini sangat jauh dari kesempurnaan karena kesempurnaan itu hanya milik ALLAH SWT, oleh karena itu apabila pembaca menemukan kesalahan atau kekeliruan dalam penulisan laporan ini yang disebabkan keterbatasan pengetahuan penulis, maka penulis mengharapkan kritik dan saran yang sifatnya membangun untuk hasil yang lebih baik dan bermanfaat bagi pembaca umumnya, dan bagi penulis khususnya.

Pekanbaru, April 2013
Penulis

ANIK RAHAYU
NIM: 01072203330

DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN

KATA PENGANTAR.....	i
DAFTAR ISI.....	ii
DAFTAR TABEL	iii
DAFTAR GAMBAR.....	iv

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah.....	1
1.2. Perumusan Masalah	4
1.3. Tujuan dan Manfaat	4
1.4. Metode Penulisan Laporan.....	5
1.5. Sistematika Penulisan	6

BAB II GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

2.1	Sejarah
Singkat Perusahaan	8
2.2	Struktur
Organisasi Perusahaan	8

BAB III TINJAUAN TEORI DAN PRAKTEK

3.1. TinjauanTeori	14
3.1.1. Pengertian Transportasi.....	14
3.1.2. Peranan Pengangkutan	16
3.1.3. Fungsi Pengangkutan	19
3.1.4. Fasilitas Pengangkutan	20
3.1.5. Kerangka/ PolaSistemTransportasi	21
3.1.6. Unsur - unsurtransportasi	23
3.1.7. ManfaatTransportasiTerhadapPengangkutan.....	24
3.1.8. PengaruhLetak Perusahaan TerhadapPengangkutan KelapaSawit	25
3.1.9. Pandangan Islam Transportasi	28
3.2. TinjauanPraktik	29
3.2.1. Faktor-Faktor Yang MempengaruhiKelancaran Transport TBS	30
3.2.2. OrganisasiPengoperasianAlat-Alat Transport.....	31
3.2.3. JenisTransportasiPengangkut TBS pada PT. Sekar BumiAlam Lestari.....	35

BAB IV PENUTUP

4.1. Kesimpulan	43
4.2. Saran.....	43

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR TABEL

Tabel 1.	Alat transportasi yang digunakan untuk mengangkut TBS	2
Tabel 2.	Kebutuhan Bahan Baku Per Tahun	3
Tabel 3.	Kerangka/Pola Sistem Transportasi	22
Tabel 4.	Jenis Pengangkutan Tandan Buah Segar (TBS)	35
Tabel 5.	Menghitung jumlah tonase yang diangkat oleh transport pada bulan juni 2013. Perhari 15 Ton, Per minggu 80 Ton	37
Tabel 6.	Menghitung jumlah tonase yang diangkat oleh transport pada bulan juli 2013. Per hari 15 Ton, Perminggu 80 Ton	38
Tabel 7.	Menghitung jumlah tonase yang diangkat oleh transport pada bulan Agustus 2013. Per hari 15 Ton, Per minggu 80 Ton	38
Tabel 8.	Menghitung jumlah tonase yang diangkat oleh transport per bulan=350 ton. Pada bulan juni, juli, dan agustus.	39
Tabel 10.	Pengolahan TBS pada bulan juli 2013. Per hari 600 liter, dan per minggu 3000 liter.	39
Tabel 11.	Pengolahan TBS pada bulan agustus 2013. Per hari 600 liter, dan per minggu 3000 liter.	40
Tabel 12.	Pengolahan jumlah per bulan 12500 liter. Pada bulan juni, juli, dan agustus.	40
Tabel 13.	Bahan baku yang diperlukan pada bulan juni 2013. Perhari 700 Ton, Per minggu 4000 Ton	40
Tabel 14.	Bahan baku yang diperlukan pada bulan juli 2013. Perhari 700 Ton, Per minggu 4000 Ton	41
Tabel 15.	Bahan baku yang diperlukan pada bulan agustus 2013. Perhari 700 Ton, Per minggu 4000 Ton	41
Tabel 16.	Bahan baku yang diperlukan per bulan 13500 ton. Pada bulan juni, juli, dan agustus.	42

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.	Struktur Organisasi PT. Sekar Bumi Alam Lesatari Kab. Kampar Provinsi Riau	9
Gambar 2.	Kegiatan pengangkutan/ transportasi.....	23

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Sejak dahulu transportasi telah digunakan dalam kehidupan masyarakat hanya saja alat angkut yang dimaksud bukan seperti sekarang ini. Sebelum tahun 1800 alat pengangkutan yang digunakan adalah tenaga manusia, hewan dan sumber tenaga dari alam. Pengangkutan barang - barang dalam jumlah kecil serta waktu yang ditempuh lama sekali.

Pada tahun 1800-1860 transportasi telah mulai berkembang dengan dimanfaatkannya sumber tenaga mekanis seperti kapal uap, kereta api, yang banyak digunakan dalam dunia perdagangan. Pada tahun 1920 transportasi telah mencapai tingkat perkembangan pada puncaknya dengan sistem transportasi multi modal dan sampai sekarang alat transportasi terhadap pengangkutan semakin berkembang dengan pesat sesuai dengan kemajuan zaman.

Transportasi sebagai dasar untuk membangun ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi dengan adanya transportasi menyebabkan spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan bidang pengangkutan dalam sektor transportasi masa kini.

Transportasi merupakan sarana dalam menjalankan pengangkutan barang, pemindahan manusia (*imigrasi*), serta jasa angkut yang sepenuhnya memberikan pelayanan dalam urusan mengantar. Peranan transportasi disuatu perusahaan sangat penting, tanpa adanya transportasi suatu perusahaan tidak akan

berjalan dengan normal. Sebagai contoh perusahaan kelapa sawit yang berdiri di bidang pembibitan dan penanaman peranan transportasi dalam pengangkutan perlu adanya mobilitas yang memadai, yang bertujuan untuk melakukan pemindahan bibit kelapa sawit, pemindahan material seperti pupuk, serta alat-alat yang digunakan untuk bekerja karyawan lainnya.

Dalam proses transportasi pengangkutan menjadi sumber yang menguntungkan. Situasi yang dijalankan lebih cepat dan mudah serta konsekuen dalam beberapa tindakan pengangkutan. pada perusahaan juga transportasi digunakan untuk mengangkut orang kerja ketempat tujuan guna mempercepat waktu dan cepat dalam memperoleh hasil, yang maksimal dalam bekerja.

PT. Sekar Bumi Alam Lestari yang berada di kabupaten Kampar, kecamatan tapung hilir. Merupakan salah satu perusahaan kelapa sawit yang bergerak dalam bidang pengolahan buah kelapa sawit, yang memerlukan alat transportasi untuk pengangkutan Tandan Buah Segar (TBS) dan *Curd Palm Oil* (CPO).

Adapun alat transportasi yang digunakan jenis pengangkutan tandan buah segar (TBS).

Tabel 1. Alat transportasi yang digunakan untuk mengangkut TBS

No.	Jenis Kendaraan	Jumlah/ Kebutuhan	Keterangan
1	Dump Truck	31 unit	Kondisi Baik
2	Jhondere	1 unit	Kondisi Baik
3	Landini	13 unit	Kondisi Baik
4	New Holland	2 unit	Kondisi Baik
5	Massey Ferguson	3 unit	Kondisi Baik

Sumber: PT. Sekar Bumi Alam Lestari

Dari tabel di atas, dapat dilihat bahwa kebutuhan pengangkutan tandan buah segar kelapa sawit yang merupakan kebutuhan pokok transportasi PT. Sekar Bumi Alam Lestari sangat dibutuhkan demi kelancaran pengangkutan dari perkebunan kelapa sawit menuju pabrik pengolahan TBS. Kendaraan harus selalu dalam keadaan baik, jika kendaraan rusak harus segera di servis demi kelancaran pengangkutan buah.

Adapun data dari bahan baku yang perlukan perbulan dan pertahunnya, sebagai berikut.

Tabel 2. Kebutuhan Bahan Baku Per Tahun

No	Bulan	Kebutuhan bahan baku/ton
1	Januari	13500 ton
2	Februari	13500 ton
3	Maret	13500 ton
4	April	13500 ton
5	Mei	13500 ton
6	Juni	13500 ton
7	Juli	13500 ton
8	Agustus	13500 ton
9	September	13500 ton
10	Oktober	13500 ton
11	November	13500 ton
12	Desember	13500 ton
Jumlah		162000 ton

Kebutuhan angkutan bahan-bahan pokok dan komoditas harus dapat dipenuhi oleh sistem transportasi yang berupa jaringan jalan dan alat angkut yang efisien. Keduanya harus saling terintegrasi dalam satu sistem logistik dan manajemen yang mampu menunjang kelancaran produksi suatu perusahaan.

Sektor transportasi dikenal sebagai salah satu mata rantai jaringan distribusi barang atau penumpang. Sektor ini telah berkembang sangat dinamis

serta berperan didalam menunjang pembangunan politik, ekonomi, sosial budaya maupun pertahanan keamanan. Pertumbuhan sektor ini akan mencerminkan pertumbuhan ekonomi secara langsung sehingga transportasi mempunyai peranan yang penting dan strategis. Keberhasilan sektor transportasi dapat dilihat dari kemampuannya dalam menunjang serta mendorong peningkatan ekonomi nasional, regional dan lokal, stabilitas politik termasuk mewujudkan nilai-nilai sosial dan budaya yang diindikasikan melalui berbagai indikator transportasi antara lain: kapasitas, kualitas pelayanan, aksesibilitas keterjangkauan, beban publik dan utilisasi.

Berdasarkan latar belakang di atas, penulis tertarik untuk membuat laporan tugas akhir dengan judul: **“Peranan Alat Transportasi Pengangkutan Tandan Buah Segar (TBS) Pada PT. Sekar Bumi Alam Lestari Di kabupaten Kampar, Provinsi Riau.**

1.2. Perumusan Masalah

Adapun perumusan masalah dalam penulisan laporan ini adalah bagaimana peranan alat transportasi pengangkutan tandan buah segar (TBS) pada PT. Sekar Bumi Alam Lestari di Kabupaten Kampar Provinsi Riau?

1.3. Tujuan dan Manfaat

a. Tujuan

Untuk mengetahui peranan transportasi pengangkutan buah kelapa sawit dalam satu hari (trip)

b. Manfaat

1. Bagi penulis dapat menambah wawasan dan ilmu pengetahuan tentang dunia perkebunan di bangku perkuliahan
2. Sebagai bahan informasi dan masukan bagi pihak PT. Sekar Bumi Alam Lestari di Kabupaten Kampar Provinsi Riau mengenai peranan alat transportasi pengangkutan tandan buah segar (TBS)

1.4. Metode Penulisan Laporan

a. Lokasi

Lokasi PT. Sekar Bumi Alam Lestari yang berada di Desa Kota Garo yang bergerak dalam bidang perkebunan kelapa sawit yang berlokasi di, Kabupaten Kampar, Provinsi Riau.

Letak geografis PT. SA di kabupaten Kampar. Disebelah timur, berbatasan dengan desa kota garo. Sebelah barat, berbatasan dengan PTP V sei garo. Sebelah utara, berbatasan dengan desa bangun. Sedangkan disebelah selatan berbatasan dengan perkebunan masyarakat. Perkebunan PT. SA berada disekeliling PKS, jarak tempuh perkebunana kelapa sawit terjauh dari PKS 10 KM (Kilo Meter).

b. Jenis Dan Sumber Data

Data yang dikumpulkan dalam penulisan tugas akhir ini adalah:

1. Data primer yaitu, sumber data yang diperoleh langsung dari sumber asli (tidak melalui media perantara).

2. Data sekunder yaitu, sumber data penelitian yang diperoleh peneliti secara tidak langsung melalui media perantara (diperoleh dan dicatat oleh pihak lain). (Sugiyono, 2007: 62)

c. Metode Pengumpulan Data

1. Wawancara adalah suatu pengumpulan data yang digunakan untuk memperoleh informasi langsung dari sumbernya.
2. Obserpasi adalah melakukan pengamatan secara langsung ke objek penelitian untuk melihat dari dekat kegiatan yang dilakukan,(Riduwan, 2008:25)

d. Analisis Data

Dalam melakukan analisis data, penulis menggunakan analisis deskriptif yaitu menganalisa atau menggambarkan data yang telah dikumpul, kemudian dirangkai dengan bermacam-macam teori pendukung.

1.5. Sistematika Penulisan

Pada bagian ini diuraikan melalui beberapa bab yang terdiri dari:

BAB I : PENDAHULUAN

Pada bab ini akan diuraikan mengenai latar belakang masalah, perumusan masalah,tujuan dan manfaat penulisan serta sistematika penulisan metode penulisan.

BAB II : GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

Pada bab ini diuraikan tentang deflnisi tranportasi serta pengangkutan, faktor-faktor yang mempengaruhi tranportasi terhadap pengangkutan, fungsi transportasi, kerangka system transportasi,peranan transportasi, tujuan dan manfaat transportasi

BAB III : TINJAUAN TEORI DAN PRAKTEK

Pada bab ini, diuraikan mengenai sejarah singkat berdirinya perusahaan, struktur organisasi perusahaan, aktivitas perusahaan, serta visi dan misi perusahaan.

BAB IV : PENUTUP

Pada bab ini, membahas mengenai hasil laporan penelitian dan pembahasan masalah.

BAB II

GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

2.3 Sejarah Singkat Perusahaan

PT. Sekar Bumi Alam Lestari Desa Kota Garo Kecamatan Tapung Hilir Kabupaten Kampar Provinsi Riau merupakan perusahaan yang berdiri pada tanggal 21 Oktober 1989 dengan Surat Keputusan Hak Guna Usaha No. 36/ HGU/ BPN/ 94 dan Hak Guna Usaha No. 133/HGU/BPN/ 2004. Merupakan perusahaan yang bergerak di bidang perkebunan dan agro industri kelapa sawit.

PT. Sekar Bumi Alam Lestari Desa Kota Garo Kecamatan Tapung Hilir Kabupaten Kampar Provinsi Riau merupakan perusahaan yang terbatas yang bergerak di bidang perkebunan kelapa sawit dan pengolahan tandan buah segar (TBS) kelapa sawit yang berupa *Curd Palm Oil (CPO)* dan kernel (inti buah kelapa sawit).

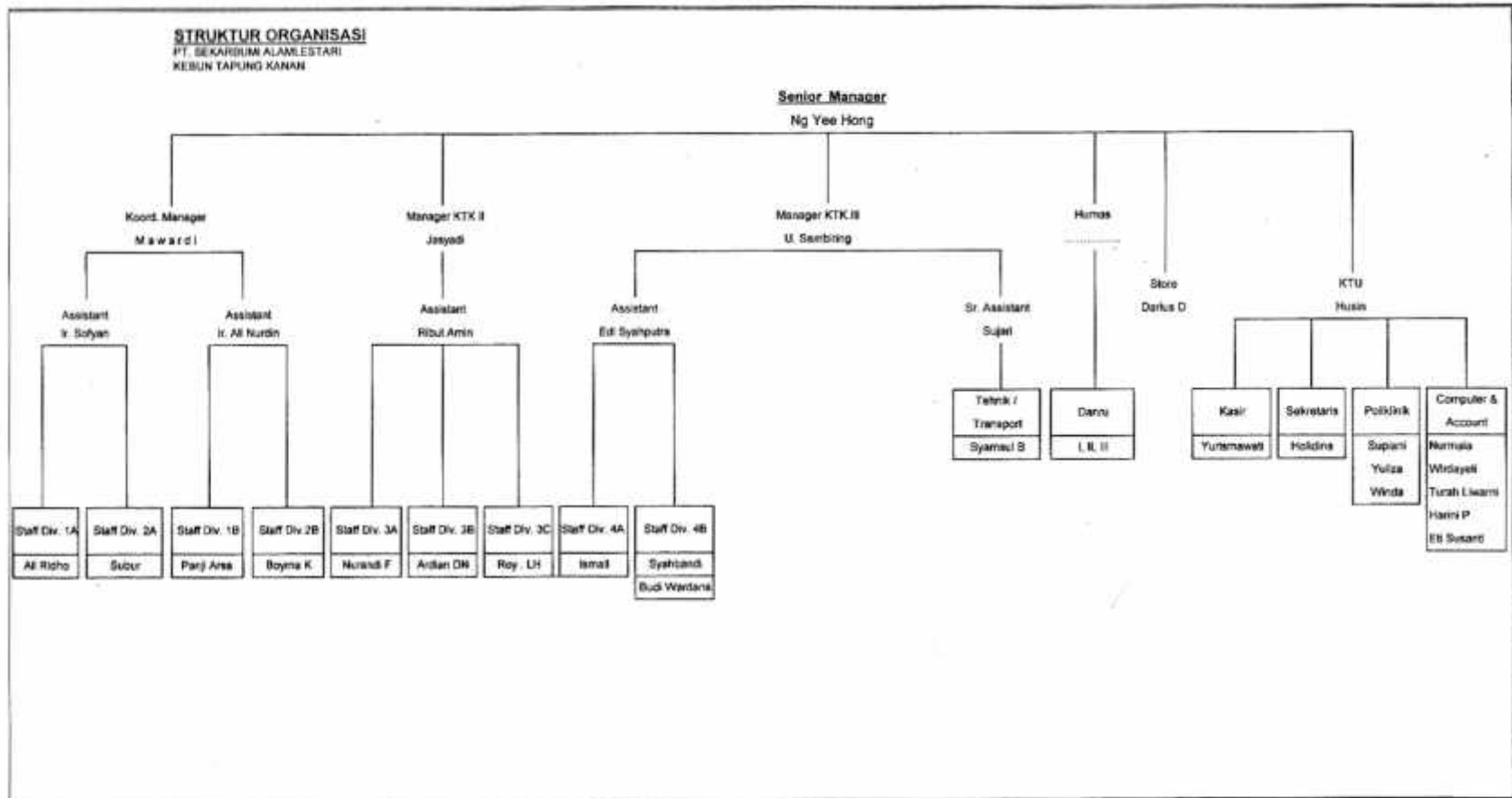
Perusahaan PT. Sekar Bumi Alam Lestari memiliki letak geografis yang sangat strategis dimana sebelah timur berbatasan dengan Desa Kota Baru, sebelah barat berbatasan dengan PTPN V Sungai Garo, sebelah utara berbatasan dengan deswa Kota Bangun, serta sebelah selatan berbatasan dengan perkebunan masyarakat.

2.4 Struktur Organisasi Persahaan.

Struktur Organisasi merupakan gambaran suatu perusahaan secara sederhana, memperhatikan wewenang dan tanggung jawab secara baik, serta memberikan gambaran tentang satuan-satuan kerja dalam suatu organisasi.

Struktur Organisasi PT. Sekar Bumi Alam Lesatari Kab. Kampar Provinsi Riau dapat dilihat berikut ini :

Struktur Organisasi PT. Sekar Bumi Alam Lesatari Kab. Kampar Provinsi Riau



a. Bagian/Unit Kerja PT. SekarbumiAlamlestari

PT. Sekar Bumi Alam Lestari memiliki beberapa bagian atau unit kerja. Salah satu bagian yang terpenting pada PT. Sekar Bumi Alam Lestari bagian KTU (Kepala Tata Usaha). Pada bagian ini terdapat beberapa sub bagian yang berfungsi untuk mendukung kegiatan KTU. Sub bagian tersebut antara lain:

1. Pembukuan
2. Kasir
3. Accounting
4. poliklinik

Organisasi dalam pengertian statis adalah merupakan suatu wadah atau suatu tempat kerja sama untuk melaksanakan tugas-tugas sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan bersama. Sedangkan dalam pengertian dinamis organisasi merupakan suatu proses kerjasama. Sedangkan dalam pengertian dinamis organisasi merupakan suatu proses kerjasama antar dua orang atau lebih dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

Pada hakikatnya organisasi itu meliputi orang-orang yang bekerja sama dalam bentuk aktivitas kerja dan hubungan-hubungan kerja antara orang-orang atau fungsi yang harus ditetapkan, diatur dan disusun sehingga menjadi suatu kerangka yang mempunyai pola yang tetap, susunan yang logis dan bentuk yang teratur. Pola yang tetap disusun dalam bentuk suatu struktur yang di dalamnya terdapat kedudukan, wewenang

dan tanggung jawab masing-masing anggota dalam suatu system kerjasama.

Dalam usaha mencapai tujuan yang baik bagi manajemen perusahaan, PT. Sekar bumi Alam lestari membuat struktur organisasi sesuai dengan kebutuhan dan jenis kegiatan usaha perusahaan. Divisi adalah bagian unit kerja terkecil yang di pimpin oleh asisten lapangan yang bertanggung jawab kepada seorang manager lapangan yang bertugas mengawasi pekerja dan menyediakan laporan. Sesuai dengan organisasi perusahaan tersebut, maka karyawan mempunyai tugas dan wewenang dalam menjalankan tugas-tugas perusahaan yang terdiri dari tugas umum perusahaan yaitu :

Berdasarkan susunan struktur organisasi dengan kekuasaan tertinggi di pegang oleh senior manager sedangkan operasional perusahaan dibantu oleh koord manager, manager KTK II, manager KTK III, humas, store, dan KTU. Koord manager dibantu oleh dua assistant yang menaungi dua staff divisi yang memiliki empat bagian divisi yaitu staff divisi 1A, staff divisi 2A, staff divisi 1B dan staff divisi 2B. Sedangkan manager KTK II dibantu oleh satu assistant yang menaungi satu staff divisi yang meneliti bagian divisi yaitu staff divisi 3A, staff divisi 3B, dan staff divisi 3C. manager KTK III dibantu oleh dua assistant dimana staff divisi 4A dan 4B dibawah naungannya. Sedangkan assistant kedua menaungi teknik dan transport. Humas menaungi dan ru. Dan KTU menaungi empat staff di bawahnya yaitu kasir, sekretaris, poliklinik, computer dan account.

Defenisi tugas dan tanggung jawab masing-masing jabatan :

1. Senior manager

Manajemen tertinggi yang berada di estate atau kebun yang membawahi beberapa manager, yang bertugas menentukan arah pekerjaan dan mengawasi semua bidang pekerjaan.

2. Koordinator manager

Manajemen dibawah senior manager yang berada di estate yang membawahi beberapa manager.

3. Manager

manajemen yang memimpin suatu bagian atau bidang operasional.

4. Humas

Menejemen yang mengurus semua perijinan dan hubungan kemasyarakatan.

5. Assistant

Wakildari manager yang bertugas menguraikan atau menyampaikan gagasan atau kebijaksanaan, yang bertanggung jawab terhadap beberapa divisi dan membawahi beberapa staff.

6. Store

Penanggung jawab terhadap penerimaan dan pemakaian barang.

7. Dan ru

Koman dan regu dalam divisi satpam yang bertugas mengkoordinir anggota satpam.

8. KTU : bertugas mengawasi administrasi, karyawan dan keuangan

Kasir : bertugas melakukan pembayaran.

Sekretaris : bertugas menyiapkan laporan administrasi harian, bulanan dan tahunan.

Poliklinik : bertugas memberikan pelayanan kesehatan kepada semua karyawan.

Computer & account : bertugas menginput data dan penyajian laporan.

9. Teknik atau transport : bertanggung jawab dan mengawasi semua kendaraan seperti transport TBS, karyawan, manajer, dsb

10. Staff divisi

Wakil dari asistant manager yang bertanggung jawab terhadap satu divisi.

BAB III

TINJAUAN TEORI DAN PRAKTEK

3.1. Tinjauan Teori

3.1.1. Pengertian Transportasi

Transportasi adalah pemindahan manusia, barang atau jasa dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari, sedangkan pengangkutan adalah alat atau sarana yang dijalankannya untuk bertransportasi, bermigrasi, melakukan kunjungan menuju tempat tujuan. Alat transportasi terdiri atas tiga bagian yaitu, transportasi darat, laut, dan udara. Transportasi udara merupakan transportasi yang membutuhkan banyak uang untuk memakainya. Selain karena memiliki teknologi yang lebih canggih, transportasi udara merupakan alat transportasi tercepat dibandingkan dengan alat transportasi lainnya.

Transportasi berasal dari kata latin yaitu *transportare* yang mana *trans* berarti seberang atau sebelah lain *portare* berarti mengangkut atau membawa, jadi transportasi berarti mengangkut atau membawa (suatu) kesebelah lain atau dari suatu tempat ketempat lainnya.

Penemuan dua terbesar setelah alfabet (tulisan) yang telah membawa kemajuan dalam kesejahteraan manusia adalah penemuan peralatan transportasi. Kemajuan pengangkutan adalah sebagai akibat kebutuhan manusia untuk bepergian kelokasi atau tempat yang lain guna mencari barang yang dibutuhkan

atau melakukan aktivitas, dan mengirim barang ketempat lain yang membutuhkan suatu barang.masa perkembangan transportasi terwujud dalam bentuk bahwa kemajuan alat angkut selalu mengikuti dan mendorong kemajuan teknologi transportasi. Perkembangan ini telah memupus kegelapan dalam kehidupan manusia yang tidak terjamah oleh kemajuan untuk jutaan tahun lamanya.

Dengan proses liberalisasi yang sekarang terus- menerus berkembang yang didukung dengan pembentukan berbagai kerja sama ekonomi regional *AFTA*, *APEC*, meluasnya lingkup kegiatan tersebut lebih nyata lagi. Sebenarnya banyak negara berkembang yang kurang siap menghadapi keterbukaan yang dibawa oleh liberalisasi tersebut Karena itu liberalisasi perlu dikaitkan dengan kerjasama pembangunan. Inti dari kerjasama tersebut antara lain adalah pembangunan insfrastruktur (dimana salah satu unsumnya adalah transportasi) agar kesiapan negara- negara dalam alam kompetisi yang dibawa oleh arus liberalisasi itu cukup mantap. Untuk itu negara-negara berkembang seperti indonesia perlu segera memajukan sektor-sektor infrastruktur yang tentunya akan memerlukan investasi yang besar. **(Nur Nasition, 2004:34)**

Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ketempat lain, dalam trasnportasi terdapat dua unsur yaitu:

1. Pemindahan/ pergerakan (*movement*).
2. Secara fisik mengubah tempat dari barang (*komoditi*) dan penumpang ketempat lain.

3.1.2. Peranan Pengangkutan

Peranan pengangkutan mencakup bidang yang luas didalam kehidupan manusia yang meliputi atas berbagai aspek :

1. Aspek Sosial dan Budaya

Hampir seluruh kehidupan manusia didalam bermasyarakat tidak dapat dilepaskan dari pengangkutan, dimana dibutuhkan saling berkunjung dan membutuhkan pertemuan. Dampak sosial dari transportasi dirasakan pada peningkatan standar hidup. Transportasi menekan biaya dan memperbesar kuantitas keanekaragaman barang, hingga terbuka kemungkinan adanya perbaikan dalam perumahan, sandang, dan pangan serta rekreasi.

2. Aspek Politis dan Pertahanan

Di negara maju maupun berkembang transportasi memiliki dua keuntungan (*advantages*) politis, yaitu sebagai berikut:

- a. Transportasi dapat memperkokoh persatuan dan kesatuan nasional
- b. Transportasi merupakan alat mobilitas unsur pertahanan dan keamanan yang harus selalu tersedia, bukan saja untuk keperluan rutin angkutan unsur-unsur pertahanan dan keamanan.

3. Aspek Hukum

Di dalam pengoperasian dan kepemilikan alat angkutan diperlukan ketentuan hukum mengenai hak, kewajiban, dan tanggung jawab serta perasuransian apabila terjadi kecelakaan lalulintas. juga terhadap

penerbangan luar negeri yang melewati batas wilayah suatu negara, diatur di dalam perjanjian antar negara (*bilateral air agreement*).

4. Aspek Teknik

Hal yang berkaitan dengan pembangunan dan pengoperasian transportasi menyangkut aspek teknis yang harus menjamin keselamatan dan keamanan dalam penyelenggaraan angkutan.

5. Aspek Ekonomi

Dari aspek ekonomi pengangkutan dapat ditinjau dari sudut ekonomi makro dan ekonomi mikro. Dari sudut ekonomi makro pengangkutan merupakan salah satu prasarana yang menunjang pelaksanaan pembangunan nasional; sedangkan dari sudut ekonomi mikro pengangkutan dapat dilihat dari kepentingan perusahaan angkutan, dan pemakai jasa angkutan yaitu:

- a. Sebagai penunjang semangat pekerja para BHL (buruh harian lepas), karyawan tetap, serta pegawai kantor dalam mengatur, dan mengelola perusahaan dengan adanya transportasi yang memadai dalam melakukan rutinitas perusahaan.
- b. Memperlancar jalannya mobilitas pembibitan dan penanaman dalam setiap pengangkutan,
- c. Mempercepat situasi yang akan terjadi,

- d. Alat angkutan sebagai sarana dan prasarana yang penting didalam perusahaan maupun diluar perusahaan.

Peranan transportasi dalam pengangkutan kelapa sawit sangat penting dan dibutuhkan dalam setiap perusahaan kelapa sawit, dari sejak pembibitan, penanaman sampai pada proses pemanenan. Kelapa sawit merupakan hasil komoditi yang baik pada era sekarang kebutuhan akan pasokan minyak dan kualitas yang mendukung untuk kedepannya menjadi sumber pendapatan bagi daerah maupun perusahaan. Setiap aktivitas pengangkutan perlu adanya mobilitas yang memadai sarana dan prasarana serta kegiatan yang mengatur sebagai perencanaan yang terstruktur dalam perusahaan. Masalah yang dihadapi dalam transportasi pengangkutan bibit kelapa sawit untuk penanaman, serta karyawan menuju tempat pekerjaan serta kondisi tanah yang masih gambut, sehingga menjadi kendala dalam setiap aktivitas. Transportasi mempunyai pengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat pembangunan ekonomi,dan sosial politik suatu Negara. Pengangkutan merupakan sarana dan prasarana bagi pembangunan ekonomi Negara yang bisa mendorong lajunya pertumbuhan ekonomi (*rate of growth*). (Nur nasution, 2004:36)

1. Transportasi dan kehidupan masyarakat
2. Spesialisasi secara geografis
3. Produksi yang ekonomis
4. Pembangunan nasional dan Hamkamnas

3.1.3. Fungsi Pengangkutan

Untuk menunjang perkembangan ekonomi yang mantap perlu dicapai keseimbangan antara penyediaan dan permintaan jasa angkutan. Jika penyediaan jasa angkutan lebih kecil daripada permintaannya, akan terjadi kemacetan arus barang yang dapat menimbulkan kegoncangan harga dipasaran. Sebaliknya jika harga penawaran jasa angkutan melebihi permintaannya maka akan timbul persaingan tidak sehat yang akan menyebabkan banyak perusahaan angkutan rugi dan menghentikan kegiatannya. sehingga penawaran jasa angkutan berkurang, selanjutnya menyebabkan ketidaklancaran arus barang dan kegoncangan harga dipasar.

Pengangkutan berfungsi sebagai faktor penunjang dan perangsang pembangunan (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi. Fasilitas pengangkutan harus dibangun mendahului proyek-proyek pembangunan lainnya. Jalan harus dibangun mendahului pembangunan proyek perkebunan kelapa sawit. Perluasan dermaga atau terminal (*stock barang*) didahulukan daripada pembangunan pabrik pupuk yang akan dibangun, guna melancarkan pengiriman peralatan pabrik dan bahan baku serta penyaluran hasil produksi ke pasar setelah pabrik beroperasi. Jika kegiatan - kegiatan ekonomi telah berjalan, jasa angkutan perlu terus tersedia untuk menunjang kegiatan-kegiatan tersebut. Demikianlah fungsi pengangkutan tersebut menunjang pembangunan dan melayani perkembangan ekonomi.

1. Angkutan penumpang untuk angkutan penumpang digunakan mobil/kendaraan pribadi dan alat angkut lainnya.

2. Selain mobil pribadi yang digunakan untuk mengangkut penumpang, digunakan pula kendaraan untuk angkutan umum seperti bus, pesawat udara, kereta api, kapal laut, kapal penyeberangan dan pelayaran samudera luar negeri.

Dalam masyarakat untuk transportasi nasional lebih banyak digunakan pengangkutan barang daripada angkutan penumpang. **(Harjanto, 2007:130)**

3.1.4. Fasilitas pengangkutan

Pengangkutan (transportasi) merupakan suatu faktor yang penting diperhatikan, karena kegiatan pengangkutan baik untuk bahan mentah maupun produk jadi dapat memakan waktu dan biaya yang sangat besar.

Ada empat jenis fasilitas pengangkutan yang sering digunakan, yaitu:

1. Kereta api
2. Angkutan jalan raya
3. Angkutan air
4. Angkutan udara

Peranan pengangkutan dengan kereta api cukup penting mengingat biaya pengangkutan dengan kereta api biasanya paling murah di bandingkan jenis pengangkutan lain. Oleh karena itu, letak jaringan jalan kereta api secara historis masih mempunyai peranan yang menentukan dalam menentukan lokasi suatu pabrik pada umumnya. Kereta api digunakan untuk mengangkut barang-barang dagangan dalam wagon, atau mengangkut barang-barang material seperti biji besi, batu bara, atau pasir dalam gerbong bak terbuka.

Peranan pengangkutan jalan darat juga cukup besar, terutama disebabkan oleh fleksibilitasnya. Jenis banyak digunakan truk container, truk ringan, dan mobil bak terbuka(pick-up), jumlah angkutan ini setiap tahun semakin bertambah melebihi kapasitas jenis pengangkutan yang lain. Berbagai komoditas, dari bahan baku sampai barang jadi diangkut menggunakan fasilitas pengangkutan jenis ini.

Pengangkutan air biasanya lebih murah tetapi waktunya lebih lambat dibandingkan jenis pengangkutan yang lain. Jenis ini sering digunakan untuk mengangkut barang-barang dengan volume yang besar seperti barang-barang kimia, produksi kehutanan, semen. Pupuk,dan minyak, Di Indonesia. Pengangkutan air atau sungai masih cukup penting mengingat keadaan geografi Indonesia terutama diluar jawa yang di beberapa daerah masih belum banyak terdapat jalan beraspal.

Pengangkutan udara merupakan jenis pengangkutan yang tercepat, terutama untuk jarak jauh, oleh karena itu. Sering digunakan untuk mengangkut barang-barang yang harus segera sampai di tujuan seperti buah-buahan, surat kabar atau majalah, dan ikan hias, di indonesia. Volume pengangkutan melalui udara masih belum tinggi karena biaya angkutannya yang cukup tinggi serta prasarana pengangkutan yang relative masih kurang. **(Herjanto,2007:129)**

3.1.5. Kerangka/Pola Sistem Transportasi

Transportasi adalah ilmu yang mempunyai banyak kaitannya dengan ilmu-ilmu lainnya seperti manajemen, pemasaran, pembangunan, ekonomi, undang-undang dan kebijakan pemerintah.

Sistem transportasi terdiri dari angkutan muatan (barang) dan manajemen yang mengelola angkutan tersebut. Sebagai contoh kerangka sistem transportasi untuk angkutan umum yang berhubungan dengan kegiatan dalam perusahaan yaitu:

Tabel 3. Kerangka/Pola Sistem Transportasi

Pengaruh Faktor Ekstern		
UU/Peraturan	Pengaturan/Kebijakan	Pengguna Jasa
1. Transportasi umum	1. Pemerintah pusat	1. Masyarakat
2. Angkutan/mobil pribadi	2. Pemerintah daerah	2. Perusahaan industri
3. Perjanjian untuk pengangkutan		3. Pemerintah

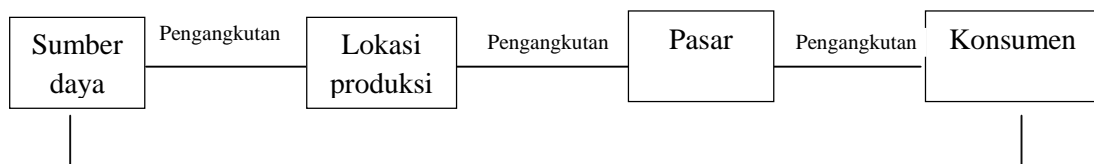
Sistem Transportasi	
Angkutan barang/muatan	Manajemen
1. Transportasi darat (kereta api, bus, truk)	1. Manajemen lalu lintas
2. Angkutan laut (<i>shipping</i>)	2. Manajemen angkutan
3. Angkutan udara	
4. Sistem angkutan kelapa sawit	

Pembiayaan pengadaan, pemeliharaan dan pengoperasian peralatan operasi dilakukan sendiri oleh usaha perusahaan angkutan. sifat pembiayaan peralatan operasi pada perusahaan yang demikian adalah sama disemua alat angkut. cara pembiayaan yang beda terlihat dalam pengadaan peralatan basis. Peralatan basis pada jenis alat angkutan yang lain seperti, jalan raya, pelabuhan laut, Bandar udara, di bangun dan dirawat oleh pemerintah. Perbedaan dalam pembiayaan pengadaan dan pemeliharaan peralatan basis ini tergambar pada komposisi biaya pada perusahaan angkutan. Hal ini sejalan dengan besarnya modal tetap yang

tertanam dalam peralatan basis yang berbentuk rel, jembatan, bangunan serta stasiun dan lain- lain.

Pada saat buah segar dipanen oleh sumberdaya manusia setelah itu tandan buah segar di kumpulkan di suatu tmpat sebelum sumber daya manusia memuat kedalam truk, selanjutnya pengangkutan dibawah kelokasi pabrik untuk pengrebusan menjadi miyak mentah. Dan dipasarkan kepada konsumen.

Berikut bagan kegiatan pengangkutan/transportasi dari sumber daya sampai kepada konsumen:



Bagan 1. Kegiatan pengangkutan/ transportasi

3.1.6. Unsur - unsur Transportasi

Dalam melakukan kegiatan pengangkutan diperlukan tersedianya dua jenis peralatan yang merupakan unsur-unsur pengangkutan:

- a. Peralatan operasi (*operating facilities*) yang juga sering disebut sebagai sarana pengangkutan berupa peralatan yang dipakai untuk mengangkut barang dan penumpang yang digerakkan oleh mesin, motor atau tenaga penggerak lainnya.
- b. Peralatan basis (*basic facilities*) yang disebut juga prasarana angkutan yang terdiri dari:
 1. Jalanan sebagai tempat bergerakinya peralatan operasi seperti angkutan motor adalah jalan raya dan jembatan.

2. Terminal sebagai tempat memberikan pelayanan kepada penumpang dalam perjalanan barang dalam pengiriman dan kendaraan sebelum dan sesudah melakukan operasinya.

Untuk lancarnya pelaksanaan angkutan perlu adanya fasilitas-fasilitas seperti :

- a. Fasilitas operasi yaitu alat-alat angkut serta perlengkapan tenaga penggerak,
- b. Jalan untuk tempat kendaraan lewat,
- c. Terminal adalah tempat dimana alat angkutan serta dimulai maupun sebagai tempat tujuan kegiatan tersebut.

3.1.7. Manfaat Transportasi Terhadap Pengangkutan

Manfaat transportasi dalam setiap pengangkutan adalah sebagai berikut:

1. Mempermudah untuk kelangsungan aktivitas perusahaan dalam menjalankan pekerjaan pengangkutan pada perusahaan
2. Waktu yang digunakan lebih efisien, singkat dan keutungan yang akan dihasilkan lebih jauh dari sebelum menggunakan alat pengangkutan modern.

Manfaat transportasi sangat erat kaitannya dengan manajemen waktu dalam setiap mengatur proses transportasi, pengangkutan penumpang, barang atau jasa serta tujuan pengangkutan agar lebih efisien, singkat dan menguntungkan bagi perusahaan itu sendiri.

Menurut Al-Banna mengoptimalkan pemanfaatan waktu yakni dalam wasiat kedua dari sepuluh wasiat imam Al-Banna disebutkan bacalah al-qur'an,

kajilah (ilmu), dengarkan (hal yang bermanfaat) atau berdzikirlah pada allah jangan gunakan sedikitpun waktumu dalam hal yang tidak berfaedah.

Kewajiban itu lebih banyak didasari waktu yang tersedia, karena itu bantulah orang lain untuk memanfaatkan waktunya, dan apabila anda memiliki urusan dunia, maka persingkatlah dalam menyelesaikannya. (Jawwad, dkk, 2006:28)

Dalam bidang ekonomi kita harus dapat menghindarkan diri dari jebakan *fallacy of composition*, apa yang benar kalau dilakukan oleh seseorang belum tentu benar kalau dilakukan oleh orang banyak, demikian pula dalam hal sifat hemat (*thriff*), pepatah warisan orang tua kita sendiri mengatakan bahwa hemat pangkal kaya, yang dimaksud dengan pepatah ini ialah bahwa kita mulai sekarang harus bersikap hemat. (Reksoprayetno, 2000:51).

3.1.8. Pengaruh Letak Perusahaan Terhadap Pengangkutan Tandan buah Segar (TBS)

Adakalanya kita melihat bahwa pengaruh letak perusahaan terhadap pengangkutan menjadi suatu problem dalam menentukan strategi yang akan dihadapi. Perusahaan kelapa sawit adalah suatu organisasi yang mendirikan proses penanaman khususnya perkebunan kelapa sawit. Setiap perusahaan memiliki peranan penting dalam menghadapi pengangkutan, pengangkutan perlu ditunjang dengan sarana jalan yang baik, fasilitas transportasi, serta kondisi fisik mobilitas pengangkutan.

Jenis - jenis perusahaan dibedakan atas sebagai berikut:

- a) Letak perusahaan yang terikat alam

Misalnya perusahaan yang tidak dapat dipengaruhi oleh manusia atau siapapun tapi berdasarkan faktor alam seperti minyak bumi, tambang, emas, batubara, dan lain-lain yang ada di alam.

b) Letak perusahaan berdasarkan sejarah

Berdasarkan karena sejarah seperti batik yang letaknya di Yogyakarta yang memang pada mulanya industri batik ini dikerjakan oleh tangan para perempuan di kraton pada waktu itu pada waktu menganggur.

c) Letak perusahaan yang ditetapkan oleh pemerintah

Sebagai contoh letak pabrik senjata yang disebabkan oleh bahaya yang akan timbul nantinya sehingga pemerintah menetapkan letaknya.

d) Letak perusahaan yang dipengaruhi oleh faktor ekonomi

Sebagai contohnya Riau khususnya di bidang kelapa sawit yang semakin banyak bercocok tanam dari sektor pertanian sawah beralih ke tanaman kelapa sawit ini hanya sebagian kecil saja, yang saya temukan dari berbagai sumber (pendapat orang), mengatakan bahwa menanam sawit lebih menguntungkan daripada padi yang musiman, itupun belum tentu untung atau rugi, (tidak balik modal) (M. Manulang, 2004). Motivasi seseorang menurut Sagor sebagai berikut:

1. Kinerja (*achievement*)
2. Penghargaan (*recognition*)

3. Tantangan (*challenge*)
4. Tanggung jawab (*responsibility*)
5. Pengembangan (*development*)
6. Keterlibatan (*involvement*)
7. Kesempatan

Bentuk - bentuk motivasi

- a. Kompensasi bentuk uang
- b. Pengarahan dan pengendalian
- c. Penetapan pola kerja yang efektif
- d. Kebajikan dalam mengambil keputusan

Teori dua faktor menurut Frederick Herzberg yaitu:

Faktor yang membuat individu merasa tidak puas (*dissatisfied*) dan faktor yang membuat individu merasa puas (*Satisfied*) (H.B Siswanto, 2006:26).

Nilai terharat pada karyawan adalah selisih antara jumlah nilai bagi karyawan dan jumlah dari karyawan. Dan jumlah nilai bagi karyawan adalah sekelompok keuntungan yang diharapkan karyawan atau pihak perusahaan yang menyediakan barang dan jasa tertentu.

1. Risiko dalam pengangkutan

Dalam transportasi masalah risiko (*Risk*) sering terjadi baik yang menyangkut jiwa manusia maupun barang-barang muatan serta alat angkutnya (*means of transportasi*).

Risiko yang dihadapi dalam pengangkutan antara lain:

- a. Ketidaktentuan ekonomi (*economic uncertainly*), yaitu kejadian yang timbul sebagai akibat dari perubahan sikap konsumen, umpama perubahan selera konsumen terhadap permintaan jasa angkutan dikarenakan perubahan teknologi,
- b. Ketidaktentuan yang disebabkan oleh alam (*uncertainly of nature*) misal gempa bumi, badai, topan, dan bencana lainnya yang disebabkan karena faktor rusaknya prasarana lalu lintas.
- c. Ketidaktentuan yang disebabkan oleh perilaku manusia (*human uncertainly*).

Sifat kerugian dalam pengangkutan dapat menimpa penumpang, barang/freight:

- 1) Kerugian terhadap penumpang yang bisa menyebabkan kematian, luka, cacat seumur hidup akibat kecelakaan atau kurangnya hati-hati dalam menggunakan alat transportasi, untuk memperkecil diatasi dengan jalan pertagungan (asuransi jiwa).
- 2) Kerugian terhadap alat angkut, muatan dan freight.
- 3) Kerugian total dan kerugian sebagian (*total loss & partial loss*), kerugian total berhubungan dengan jiwa manusia sehingga menyebabkan meninggal dunia, dan jika yang bersangkutan masih hidup, dan hanya menderita cacat itu merupakan kerugian sebagian.

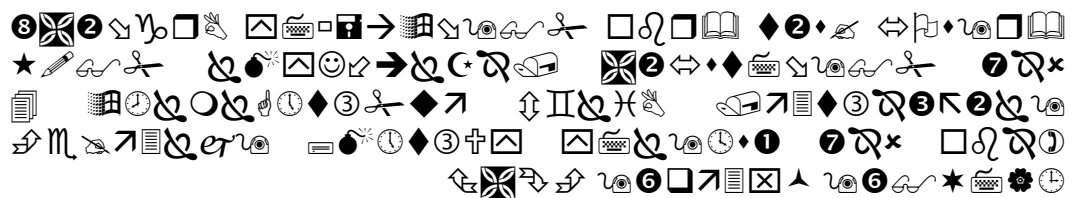
2. Faktor Pemeliharaan Transportasi

Metode transportasi memang suatu proses *trial and error* tetapi dengan mengikuti aturan-aturan yang pasti sampai menghasilkan penyelesaian dengan biaya terendah. (Philip Kotler, 2000:16).

Untuk pemeliharaan alat transportasi pada PT sekar bumi alam lestari dilakukan setiap satu kali dalam seminggu ganti oli, atau empat kali dalam satu bulan. sedangkan perawatan roda (benen) dilakukan setiap hari sebelum melakukan aktifitas dilokasi.

3.1.9. Pandangan Islam Tentang Transportasi

Transportasi/pengangkutan telah ada sejak zaman kenabian, namun dizaman itu masih menggunakan alat transportasi yang sederhana diantaranya memanfaatkan tenaga sederhana seperti kapal laut, kuda dan unta. Namun demikian pada hakikatnya manfaat transportasi di zaman tersebut sama seperti zaman sekarang yaitu untuk memudahkan pemindahan barang/orang serta mempersingkat waktu tempuh dari satu tempat ke tempat yang lain. Adapun ayat yang berbicara tentang transportasi/ pengangkutan adalah surat Luqman ayat 31 yang berbunyi:



Artinya:

“Tidaklah kamu memperhatikan bahwa sesungguhnya kapal itu berlayar dilaut dengan nikmat Allah, supaya diperhatikannya kepadamu sebagian dari tanda-tanda kekuasaan-Nya. Sesungguhnya pada yang demikian itu benar-benar

terdapat tanda-tanda bagi semua orang yang sangat sabar lagi banyak bersyukur”.

3.2. Tinjauan Praktik

Tanaman kelapa sawit merupakan salah satu tanaman penghasil produksi (buah/bunch) yang tonase per ha dan per tahunnya sangat tinggi dibandingkan dengan tanaman-tanaman lain (dapat mencapai 35 ton TBS/ha/tahun). Oleh karena itu organisasi atau pekerjaan transportasi di perkebunan kelapa sawit adalah salah satu pekerjaan yang terpenting/utama. Pada umumnya pengangkutan buah menggunakan kendaraan truk (*dump truck* atau *light truck*). Namun pada beberapa kasus (terutama kebun di areal gambut) pengangkutan buah ada yang menggunakan lori yang ditarik oleh lokomotif langsung dari blok-blok ke pabrik. Beberapa kebun kendaraan pengangkutan buah disediakan sendiri. Namun ada juga kebun-kebun yang menggunakan kendaraan sewa seluruhnya untuk pengangkutan buah (pengangkutan oleh kontraktor).

Transport buah (Fruit Fresh Bunches = FFB) merupakan mata rantai dari 3 (tiga) mata rantai yang terpenting dan saling mempengaruhi yaitu Panen, Angkut dan Olah atau disingkat PAO, Ada 4 (empat) hal yang menjadi sasaran kelancaran transport FFB yaitu :

- Menjaga agar ALB (Asam Lemak Bebas) produksi harian 2-3%
- Kapasitas atau kelancaran pengolahan di pabrik
- Keamanan TBS di lapangan
- Cost (Rp/Kg TBS) transport yang minimal

3.2.1. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kelancaran Transport TBS

a. Organisasi Panen

- Rotasi panen dijaga antara 6-7 hari, sehingga persentase brondolan terhadap janjang maksimum 7-9%. Hal ini perlu agar jangan terlampau banyak waktu yang dibutuhkan untuk mengangkat brondolan dari TPH ke kendaraan.
- Buah harus diletakkan oleh karyawan potong buah di TPH yang telah ditentukan (bernomor). Interval TPH ialah : tiap 3 (tiga) jalan pikul ada 1 (satu) TPH.
- Panen dalam setiap hari agar diusahakan terkonsentrasi, jangan terpencar-pencar dari satu mandoran dengan mandoran yang lain. Dan juga arah majunya dari satu ancak ke ancak yang lain diusahakan menurut atau melawan arah putaran jarum jam. Kedua aspek ini perlu dalam rangka efisiensi.
- Harus dihindari adanya potongan-potongan ancak panen di suatu mandoran, artinya diusahakan agar 1 (satu) ancak selesai dipotong dalam 1 (satu) hari.
- Sesudah selesai dipotong satu jalan pikul, karyawan panen harus langsung mengeluarkannya ke TPH. Hal ini perlu agar transport buah sudah dapat dimulai paling lambat jam 08.30 setiap hari. Oleh karena itu, kerani buah harus secepatnya memeriksa dan menerima buah.
- Realisasi tonase buah yang dipanen setiap hari harus hampir sama dengan tonase taksasi buah yang dibuat kemarin sorenya. Hal ini

diperlukan untuk penentuan jumlah kendaraan yang akan disediakan.

- Panen hari Minggu sebaiknya dihindari untuk memberi kesempatan waktu untuk reparasi alat-alat transport dan kesempatan istirahat kepada supir dan kenek.

b. Bentuk/Pola Jalan Di Dalam Kebun

- Sedapat mungkin harus diusahakan lurus dan jarak antara pasar buah maksimum ± 300 m (33 pokok).
- Jalan-jalan buntu (tidak tembus) diminimalkan dan sebaiknya tidak ada.
- Di areal berbukit diusahakan jalan dibangun di kaki bukit bukan diatas bukit.

c. Kondisi/Perawatan Jalan

- Faktor utama kelancaran transport ialah kondisi/perawatan jalan. Masih banyak staf lapangan beranggapan bahwa apabila tidak lancar transport FFB maka perlu penambahan alat transport, padahal kapasitas per unit alat transportnya masih jauh dibawah kapasitas standarnya. Penyebab utama dari keadaan tersebut ialah kondisi jalan yang tidak memadai.
- Merupakan suatu gejala umum di perkebunan selama ini yaitu Road Greader yang disediakan perusahaan banyak digunakan untuk menarik kendaraan yang amblas oleh karena kerusakan jalan. Sebaiknya pemanfaatan Road Greader yang demikian harus

dihindari atau ditiadakan. Road Greader hanya untuk membentuk dan merawat jalan.

- Perawatan jalan dengan batu terutama dengan batu padas sebaiknya diminimalkan, karena batu padas yang menonjol sering merusakkan ban dan gardan kendaraan (truk dan jeep). Juga perawatan jalan yang telah diberi batu padas sering mengalami kesulitan apabila dirawat lagi dengan Road Greader. Salah satu penyebab seringnya terjadi kerusakan Road Greader adalah karena batu padas yang ada di jalan.

d. Jenis Dan Tipe Alat Transport

Pemilihan jenis atau tipe alat transport yang akan dipakai di suatu perkebunan didasari oleh faktor jarak afdeling/blok dengan pabrik, seperti : Jarak, Afd/blok-Pabrik (km)

- a. Langsung ke pabrik
- b. Tidak langsung (stop over di loading ramp Afdeling) Jenis/Tipe

Kendaraan Kapasitas (ton/hari) 24 Langsung Truck biasa (kapasitas 7– 10 ton) Tergantung jarak ke pabrik

e. Kondisi/Perawatan Alat-Alat Transportasi

Perawatan alat-alat transport di banyak perusahaan perkebunan masih termasuk titik lemah. Banyak faktor penyebabnya, tetapi salah satu penyebab utama ialah kurangnya pengetahuan teknik dari para staf terutama asisten lapangan. Aspek-aspek yang kurang mendapat perhatian ialah :

- Lemahnya pengetahuan teknis karyawan di bengkel
- Kurang disiplin jadwal doorsmer
- Muatan kendaraan (tonase) yang berlebihan
- Pengetahuan teknis para supir yang minim
- Kondisi pasar yang tidak memadai
- Transport FFB yang sampai larut malam
- Sistem premi transport yang kurang menarik
- Dan lain-lain

3.2.2. Organisasi Pengoperasian Alat-Alat Transportasi

Perlunya dihayati bahwa penyediaan kendaraan (truk dan wheel tractor) oleh perusahaan di perkebunan kelapa sawit adalah terutama untuk transportasi buah (FFB) dan kemudian untuk angkutan lain-lain.

Angkutan lain (pupuk, karyawan, bibit dan lain-lain) = 20 – 25 %.
 Angkutan buah (FFB) = 75 – 80 %. Oleh karena itu penentuan jumlah kendaraan per afdeling terutama ditentukan jumlah produksi per hari.

Efisiensi pengoperasian alat-alat transport akan didapat maksimal apabila :

- Setiap hari Kepala Afdeling merencanakan tonase produksi dan angkutan lain-lain untuk besok setiap sore hari. Awas realisasi produksi tidak boleh terlampau jauh menyimpang dari taksasi, maksimal 2 (dua) %. Hal ini penting dalam rangka penentuan jumlah kendaraan oleh mandor transport atau Kepala Transport.

- Angkutan pupuk dan angkutan lain-lain sudah harus selesai paling lambat jam 08.30 sehingga diatas jam 08.30 kendaraan dikonsentrasikan untuk angkat buah.
- Supir dan kenek harus bawa bekal (bontot). Tidak dibenarkan pulang untuk makan dan minum.
- Jadwal “doorsmer” haus benar-benar dilaksanakan. Untuk hal ini harus tetap tersedia 1-2 unit kendaraan untuk menggantikan kendaraan yang sedang menjalani “doorsmer” atau direparasi tersebut. Sebelumnya supir harus mencatat, melaporkan bagian-bagian yang perlu diperbaiki.
- Jangan dibiarkan mentolerir adanya buah restan (tinggal) di lapangan (TPH).
- Kapasitas setiap kendaraan harus semaksimal mungkin. Oleh karena itu apabila TBS dari satu afdeling sudah habis diangkut maka kendaraan harus pindah ke afdeling lain yang terkendala transportasinya.
- Jangan ada pergerakan kendaraan yang tidak efisien.
- Pengisian BBM setiap hari harus sudah selesai jam 06.00 atau sore hari pada hari sebelumnya.

3.2.3. Jenis Transportasi Pengangkut TBS pada PT. Sekar Bumi Alam Lestari

PT. Sekar Bumi Alam Lestari di Kabupaten Kampar Provinsi Riau memiliki beberapa jenis alat pengangkutan buah kelapa sawit, diantaranya seperti tabel di bawah ini:

Tabel 4. Jenis Pengangkutan Tandan Buah Segar (TBS)

No.	Jenis Kendaraan	Jumlah	Keterangan
1	Dump Truck	31 unit	Kondisi Baik
2	Jhondere	1 unit	Kondisi Baik
3	Landini	13 unit	Kondisi Baik
4	New Holland	2 unit	Kondisi Baik
5	Massey Ferguson	3 unit	Kondisi Baik

Sumber: *PT. Sekar Bumi Alam Lestari*

Dari tabel 2 di atas, dapat dilihat bahwa kebutuhan pengangkutan tandan buah segar kelapa sawit yang merupakan kebutuhan pokok transportasi PT. Sekar Bumi Alam Lestari sangat dibutuhkan demi kelancaran pengangkutan dari perkebunan kelapa sawit menuju pabrik pengolahan TBS. Kendaraan harus selalu dalam keadaan baik, jika kendaraan rusak harus segera di servis demi kelancaran pengangkutan buah.

Kapasitas angkut dari truk harus dibatasi yaitu maksimal 5-6 ton/trip (untuk sejenis kendaraan seperti Mitsubishi PS 100 atau PS 120). Demikian juga jadwal tiba kendaraan truk ke lokasi panen dan tiba di pabrik harus diatur sedemikian rupa agar operasional kendaraan optimal dan proses pengolahan di pabrik berjalan lancar. Kendaraan truk harus sudah mulai mengangkut pukul 7.00 pagi dan tandan pertama diharapkan dapat sampai di pabrik pada pukul 9.00 sedangkan tandan terakhir selambat-lambatnya pukul 22.00. Setiap kendaraan truk dilayani oleh 2 atau 3 orang tukang muat bongkar dan 1 orang kerani muat. Tandan diusahakan tidak terbanting dan karung brondolan diletakan disebelah atas. Tandan busuk dan tandan kosong jangan ikut terangkut ke pabrik serta semua brondolan dipastikan dimuat ke dalam kendaraan. Di pabrik, karung kosong bekas brondolan dikumpulkan dan dikembalikan ke afdeling yang bersangkutan. TBS yang tercecce (jatuh) di jalan harus dipungut kembali. Apabila

diperlukan, TBS di dalam truk memakai jaring (terutama pada saat perjalanan cukup jauh dan melawati jalan negara atau kondisi jalan rusak berat).

Melihat pentingnya transportasi di perkebunan kelapa sawit maka perawatan dan cara perbaikan kendaraan atau alat berat yang merupakan sarana transportasi harus diperhatikan sehingga kendaraan tersebut dapat berfungsi dengan baik pada saat dibutuhkan. Kegiatan traksi dapat diringkas sebagai berikut.

1. Merawat/ memperbaiki seluruh mesin – mesin/ alat berat/ kendaraan milik perkebunan agar selalu siap pakai untuk program – program pekerjaan penting di kebun.
2. Mengatur distribusi/ penempatan alat transport dan mesin – mesin lainnya (mesin listrik, mesin air, dsb.) ke afdeling – sesuai dengan kebutuhan (permintaan) kebun atau afdeling, serta membantu memonitor kegiatan operasionalnya.
3. Membantu tindakan perawatan/ perbaikan prasarana kebun (jembatan, rumah karyawan dan bangunan lainnya)
4. Mengadakan prasarana kebun dan peralatan sesuai standart kualitas kebun.
5. Merencanakan persiapan suku cadang alat dan mesin – mesin dengan berpedoman pada monitoring operasional dan administrasi (carlog, dan sebagainya), up to date, terkendali dan tepat guna.

Tabel 5. Menghitung jumlah tonase yang diangkat oleh transport pada bulan juni 2013. Perhari 15 Ton, Per minggu 80 Ton

No	Pada bulan juni 2013	Perhari	Perminggu
1	Minggu Pertama	$15 \times 7 = 105$ ton	$80 \times 7 = 560$
2	Minggu Kedua	$15 \times 7 = 105$ ton	$80 \times 7 = 560$
3	Minggu Ketiga	$15 \times 7 = 105$ ton	$80 \times 7 = 560$
4	Minggu Keempat	$15 \times 7 = 105$ ton	$80 \times 7 = 560$
	Jumlah	420 ton	2240 ton

Berdasarkan tabel diatas jumlah tonase TBS yang diangkat transport per hari 15 ton=420 ton. Berdasarkan tabel diatas, tonase TBS yang diangkat transport per bulan 80=2240 ton.

Tabel 6. Menghitung jumlah tonase yang diangkat oleh transport pada bulan juli 2013. Per hari 15 Ton, Perminggu 80 Ton

No	Pada bulan juli 2013	Perhari	Perminggu
1	Minggu Pertama	$15 \times 7 = 105$ ton	$80 \times 7 = 560$
2	Minggu Kedua	$15 \times 7 = 105$ ton	$80 \times 7 = 560$
3	Minggu Ketiga	$15 \times 7 = 105$ ton	$80 \times 7 = 560$
4	Minggu Keempat	$15 \times 7 = 105$ ton	$80 \times 7 = 560$
	Jumlah	420 ton	2240 ton

Berdasarkan tabel diatas jumlah tonase TBS yang diangkat transport per hari 15 ton=420 ton. Berdasarkan tabel diatas, tonase TBS yang diangkat transport per bulan 80=2240 ton.

Tabel 7. Menghitung jumlah tonase yang diangkat oleh transport pada bulan Agustus 2013. Per hari 15 Ton, Per minggu 80 Ton

No	Pada bulan Agustus 2013	Per hari	Per minggu
1	Minggu Pertama	$15 \times 7 = 105$ ton	$80 \times 7 = 560$
2	Minggu Kedua	$15 \times 7 = 105$ ton	$80 \times 7 = 560$
3	Minggu Ketiga	$15 \times 7 = 105$ ton	$80 \times 7 = 560$
4	Minggu Keempat	$15 \times 7 = 105$ ton	$80 \times 7 = 560$
	Jumlah	420 ton	2240 ton

Berdasarkan tabel diatas jumlah tonase TBS yang diangkat transport per hari 15 ton=420 ton. Berdasarkan tabel diatas, tonase TBS yang diangkat transport per bulan 80=2240 ton.

Tabel 8. Menghitung jumlah tonase yang diangkat oleh transport per bulan=350 ton. Pada bulan Juni, Juli dan Agustus.

No	Bulan	Per bulan
1	Juni	$350 \times 30 = 10500$
2	Juli	$350 \times 30 = 10500$
3	Agustus	$350 \times 30 = 10500$
	Jumlah	3150 ton

Berdasarkan tabel diatas, jumlah TBS yang diangkat oleh transport per tiga bulan 350 ton =3150 ton.

Tabel 9. Pengolahan TBS pada bulan juni 2013. Per hari 600 liter, dan per minggu 3000 liter.

No	Pada bulan juni 2013	Per hari	Per minggu
1	Minggu Pertama	$600 \times 7 = 4200$ liter	$3000 \times 7 = 21000$ liter
2	Minggu Kedua	$600 \times 7 = 4200$ liter	$3000 \times 7 = 21000$ liter
3	Minggu Ketiga	$600 \times 7 = 4200$ liter	$3000 \times 7 = 21000$ liter
4	Minggu Keempat	$600 \times 7 = 4200$ liter	$3000 \times 7 = 21000$ liter
	Jumlah	1680 liter	84000 liter

Berdasarkan tabel diatas, jumlah pengolahan per hari TBS 600 liter=1680 liter. Berdasarkan tabel diatas, jumlah pengolahan TBS per minggu, 3000 liter=84000 liter.

Tabel 10. Pengolahan TBS pada bulan juli 2013. Per hari 600 liter, dan per minggu 3000 liter

No	Pada bulan juli 2013	Per hari	Per minggu
1	Minggu Pertama	$600 \times 7 = 4200$ liter	$3000 \times 7 = 21000$ liter
2	Minggu Kedua	$600 \times 7 = 4200$ liter	$3000 \times 7 = 21000$ liter
3	Minggu Ketiga	$600 \times 7 = 4200$ liter	$3000 \times 7 = 21000$ liter
4	Minggu Keempat	$600 \times 7 = 4200$ liter	$3000 \times 7 = 21000$ liter
	Jumlah	1680 liter	84000 liter

Berdasarkan tabel diatas, jumlah pengolahan per hari TBS 600 liter=1680 liter. Berdasarkan tabel diatas, jumlah pengolahan TBS per minggu, 3000 liter=84000 liter.

Tabel 11. Pengolahan TBS pada bulan Agustus 2013. Per hari 600 liter, dan per minggu 3000 liter.

No	Pada bulan Agustus 2013	Per hari	Per minggu
1	Minggu Pertama	$600 \times 7 = 4200$ liter	$3000 \times 7 = 21000$ liter
2	Minggu Kedua	$600 \times 7 = 4200$ liter	$3000 \times 7 = 21000$ liter
3	Minggu Ketiga	$600 \times 7 = 4200$ liter	$3000 \times 7 = 21000$ liter
4	Minggu Keempat	$600 \times 7 = 4200$ liter	$3000 \times 7 = 21000$ liter
	Jumlah	1680 liter	84000 liter

Berdasarkan tabel diatas, jumlah pengolahan per hari TBS 600 liter = 1680 liter. Berdasarkan tabel diatas, jumlah pengolahan TBS per minggu, 3000 liter = 84000 liter.

Tabel 12. Pengolahan jumlah per bulan 12500 liter. Pada bulan Juni, Juli dan Agustus.

No	Bulan	Per bulan
1	Juni	$12500 \times 30 = 37500$ liter
2	Juli	$12500 \times 30 = 37500$ liter
3	Agustus	$12500 \times 30 = 37500$ liter
	Jumlah	1.125000 liter

Berdasarkan tabel diatas, jumlah pengolahan TBS per tiga bulan 12500 liter =1.125000 liter.

Tabel 13. Bahan baku yang diperlukan pada bulan juni 2013. Perhari 700 Ton, Per minggu 4000 Ton

No	Pada bulan juni 2013	Perhari	Perminggu
1	Minggu Pertama	$700 \times 7 = 4900 \text{ ton}$	$4000 \times 7 = 28000 \text{ ton}$
2	Minggu Kedua	$700 \times 7 = 4900 \text{ ton}$	$4000 \times 7 = 28000 \text{ ton}$
3	Minggu Ketiga	$700 \times 7 = 4900 \text{ ton}$	$4000 \times 7 = 28000 \text{ ton}$
4	Minggu Keempat	$700 \times 7 = 4900 \text{ ton}$	$4000 \times 7 = 28000 \text{ ton}$
	Jumlah	19600 ton	1.12000 ton

Berdasarkan tabel diatas, jumlah bahan baku yang digunakan per hari 700 ton=19600 ton. Berdasarkan tabel diatas, jumlah bahan baku yang digunakan per bulan 4000 ton=1.12000 ton.

Tabel 14. Bahan baku yang diperlukan pada bulan juli 2013. Perhari 700 Ton, Per minggu 4000 Ton

No	Pada bulan juli 2013	Perhari	Perminggu
1	Minggu Pertama	$700 \times 7 = 4900 \text{ ton}$	$4000 \times 7 = 28000 \text{ ton}$
2	Minggu Kedua	$700 \times 7 = 4900 \text{ ton}$	$4000 \times 7 = 28000 \text{ ton}$
3	Minggu Ketiga	$700 \times 7 = 4900 \text{ ton}$	$4000 \times 7 = 28000 \text{ ton}$
4	Minggu Keempat	$700 \times 7 = 4900 \text{ ton}$	$4000 \times 7 = 28000 \text{ ton}$
	Jumlah	19600 ton	1.12000 ton

Berdasarkan tabel diatas, jumlah bahan baku yang digunakan per hari 700 ton=19600 ton. Berdasarkan tabel diatas, jumlah bahan baku yang digunakan per bulan 4000 ton=1.12000 ton.

Tabel 15. Bahan baku yang diperlukan pada bulan Agustus 2013. Perhari 700 Ton, Per minggu 4000 Ton

No	Bulan Agustus 2013	Perhari	Perminggu
1	Minggu Pertama	$700 \times 7 = 4900 \text{ ton}$	$4000 \times 7 = 28000 \text{ ton}$
2	Minggu Kedua	$700 \times 7 = 4900 \text{ ton}$	$4000 \times 7 = 28000 \text{ ton}$
3	Minggu Ketiga	$700 \times 7 = 4900 \text{ ton}$	$4000 \times 7 = 28000 \text{ ton}$
4	Minggu Keempat	$700 \times 7 = 4900 \text{ ton}$	$4000 \times 7 = 28000 \text{ ton}$
	Jumlah	19600 ton	1.12000 ton

Berdasarkan tabel diatas, jumlah bahan baku yang digunakan per hari 700 ton=19600 ton. Berdasarkan tabel diatas, jumlah bahan baku yang digunakan per bulan 4000 ton=1.12000 ton.

Tabel 16. Bahan baku yang diperlukan per bulan 13500 ton. Pada bulan Juni, Juli dan Agustus.

No	Bulan	Per bulan
1	Juni	13500x30=40500 ton
2	Juli	13500x30=40500 ton
3	Agustus	13500x30=40500 ton
	Jumlah	12.1500 liter

Berdasarkan tabel diatas, jumlah Bahan baku per tiga bulan 12500 ton = 1.125000 ton.

BAB IV

PENUTUP

4.1 Kesimpulan

Dari uraian pada Bab III dapat disimpulkan sebagai berikut:

- a. PT. Sekar Bumi Alam Lestari yang berada di Kabupaten Kampar provinsi Riau. Merupakan salah satu perusahaan kelapa sawit yang bergerak dalam bidang pengolahan buah kelapa sawit, yang memerlukan alat transportasi untuk pengangkutan Tandan Buah Segar (TBS) dan *Curd Palm Oil* (CPO).
- b. PT. Sekar Bumi Alam Lestari memiliki beberapa jenis alat transportasi sebagai penunjang kelancaran produksi pengangkutan dan pengolahan tandan buah segar kelapa sawit, diantaranya adalah jenis kendaraan pengangkut (dump truck, jhondere, landini, new Holland, dan massey ferguson), jenis kendaraan alat berat (becho loader, grader, dan vibrator roller), serta jenis kendaraan pengangkut anak sekolah dan pengangkut karyawan yang sakit.

4.2. Saran

Dari kesimpulan di atas, penulis memberikan saran sebagai berikut:

- a. Sebaiknya PT sekar bumi alam lestari terus memperhatikan kondisi alat transportasi demi kelancaran aktivitas produksi.
- b. Untuk mempercepat sampai nya tandan buah segar (TBS) ke pabrik.perusahaan juga memperhatikan inprastruktural jalan agar buah sawit tidak lekas membusuk untuk di olah di pabrik kelapa sawit, disamping itu juga alat transportasi tidak cepat rusak.

DAFTAR PUSTAKA

Alquran, Surat Luqman : 31

H.B.Siswanto, *Pengantar Manajemen*, Bumi Aksara, Jakarta, 2006

Jawad, Abdul, Ahmad, Muhammad, Syamil, *Manajemen Waktu*, Cipta Media, Bandung, 2006

Herjanto ,Eddy, *Manajemen Operasional*, Grasindo, Jakarta 2007

Manulang, Muhammad, *Pengantar Ekonomi Perusahaan*, Liberty, Yogyakarta, 2004

Reksoprayitno, Soediyono, *Pengantar Ekonomi Makro*, BPFE, Yogyakarta, 2000

Nasution, Nur, Muhammad, *Manajemen Transportasi*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2004

Philip Kotler, A.B. Susanto, *Manajemen Pemasaran Diindonesia*, Salemba Empat, Jakarta, 2000

Ridwan, *Skala Pengukuran Variabel-Variabel Penelitian*, Alfabeta, Bandung, 2008

Samuelson, Nordhaus, *Ilmu Mikro Ekonomi*. Media Global Edukasi, Jakarta, 2003

Sugiyono, *Memahami Penelitian Kualitatif*, Alfabeta, Bandung, 2007